Przestrz... Jak w środku Se... 14 grudnia 2013

Komunikac... Świdnica: Promo... 14 grudnia 2013

Przestrz... Kraków poważni... 13 grudnia 2013

Przestrz... Łódź Fabryczna: ... 13 grudnia 2013

Przestrz... KTP. Krzysztof O... 13 grudnia 2013

Przestrz... Metro rozdwoi si... 13 grudnia 2013

Przestrzeń

Kraków poważnie myśli o budowie metra





krakowski Rynek Ludwig Schneider, lic. CC BY-SA 3.0

W kontekście funduszy unijnych z nowej perspektywy finansowej UE budowa metra w Krakowie wydaje się coraz bardziej prawdopodobna. Na taką szansę a wręcz konieczność wskazała Elżbieta Koterba, Zastępca Prezydenta ds. Rozwoju Miasta Krakowa. Jej zdaniem nawet najlepiej rozwinięty system tramwajowy okaże się niewydolny.

Kraków w dalszym ciągu rozwija i modernizuje już istniejącą sieć tramwajową. Rok temu do pełnego użytku pasażerów oddano linię tramwajową do pętli Czerwone Maki (południe Krakowa) z parkingiem opracowanym w systemie „parkuj i jedź”. Rozpoczęła się również inwestycja związana z budową estakady z linią tramwajową i ścieżką rowerową nad torami kolejowymi w Krakowie Płaszowie, która połączy ulice Lipską i Wielicką. W niedługim czasie możliwe jest rozpoczęcie budowy nowej linii tramwajowej z pętli Krowodrza Górka (pętla kończąca linię Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, biegnącą tunelem pod Dworcem Głównym) do osiedla Górka Narodowa, również estakadą nad ulicą Opolską (północy Kraków).

Metro nie może wykluczać tramwaju

Rozwój i modernizacja linii tramwajowych jest niezbędna, zwłaszcza w kontekście działań władz Krakowa nad zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza. Nie bez znaczenia jest tutaj wręcz perfekcyjna organizacja publicznego transportu zbiorowego. Tak jak w każdej dziedzinie transportu (np. kolej konwencjonalna a dużych prędkości, droga dwupasmowa a autostrada, lokalny port lotniczy a hub przesiadkowy), miejski system transportowy w pewnym momencie będzie musiał wejść na wyższy poziom. Zwłaszcza w obliczu planów realizacji projektów takich jak Kraków Nowa Huta Przyszłości, centrum biznesowego i jedynego miejsca w Krakowie z wysokościowcami, czyli obszar Płaszowa i Rybitw czy Airport City.

System tramwajowy jest i będzie niewydolny, tym bardziej przebiegając przez newralgiczne części miasta jak obszar Starego Miasta w Krakowie. To właśnie w tej części tramwaje tracą najwięcej czasu na przejazd, tracąc tym samym na konkurencyjności.

Światełko w tunelu to nadjeżdżające metro?

W trakcie debaty „Obywatele Rowerzyści” w ramach Krakowskiego Projektu Cyklicznego, który jest projektem Stowarzyszenia Kraków Miasto Rowerów, Elżbieta Koterba, Zastępca Prezydenta ds. Rozwoju Miasta, poruszyła temat metra w Krakowie. Debata odbyła się w piątek 6 grudnia.
– Gdyby nastąpił rozwój miasta w oparciu o projekty strategiczne, czyli np. Kraków Nowa Huta Przyszłości, na Płaszowie i Rybitwach (nowe obszary biznesowe z wieżowcami – przyp. Red.) i Airport City, niestety ale chociażby nie wiem ile dobudowano linii tramwajowych, ten układ będzie niewydolny, stąd pomysł na metro. Widzę, że jest coraz więcej zwolenników metra. Wbrew początkowym opiniom obecnie wyraźnie wzrasta ilość zwolenników tym bardziej, że pojawiło się światełko w tunelu w kontekście środków unijnych na lata 2014 – 2022 – powiedziała Elżbieta Koterba.

Autor:
Dominik Lebda

Data publikacji:
2013-12-13 15:34

Tagi:
Metro , metro w Krakowie

Tagi geolokalizacji:
Kraków



– Zakładamy trzy linie metra. W największych koncentracjach (budynków – przyp. red.) miałyby one przejść pod ziemią bo tak naprawdę w centrum miasta tramwaje stają się niewydolne. Nie jest powiedziane, że metro musi być w całości podziemne. W starej części miasta to oczywiste, ale już poza nią to kwestia społeczna i ekonomiczna, gdzie tańszym rozwiązaniem jest torowisko na powierzchni – mówiła Elżbieta Koterba.

Równoległe inwestycje

W Krakowie linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, w części biegnąca w tunelu, nazywana jest premetrem. System metra to jednak zupełnie odrębna linia nie ingerująca w system transportowy miasta.

– Premetro to jest coś innego, mamy je w zasadzie już teraz – Krakowski Szybki Tramwaj w fragmencie biegnący tunelem pod Dworcem Głównym. Pamiętajmy, że jest to linia tramwajowa i ona pozostanie tramwajowa. Linia metra jest odrębna. Zakładamy również jeszcze jedną rzecz, że nie mówimy o szybkim tramwaju, ponieważ uważamy, że wszystkie linie tramwajowe powinny mieć takie parametry. Taka jest idea, by dążyć do podnoszenia prędkości do poziomu uzyskiwanego przez szybki tramwaj. Inaczej linia tramwajowa nie ma sensu– tłumaczyła Elżbieta Koterba.

W kontekście wspomnianych projektów inwestycyjnych a zwłaszcza wydzielenia nowej strefy biznesowej w Płaszowie i Rybitwach, gdzie obecnie nie ma dogodnej komunikacji z centrum Krakowa, budowa metra wskazywana jest jako rozwiązanie bardzo potrzebne. Większość linii tramwajowych w Krakowie wymaga jednak gruntownej modernizacji, dlatego budowa metra jest szeroko krytykowana jako inwestycja, która pozbawi miasto finansowania remontu linii tramwajowych na wiele lat.

Zwolennicy metra zaznaczają, że gdyby zachować dotychczasowe nakłady na modernizację sieci tramwajowej i pozyskać nowe, odrębne pieniądze na budowę metra, nieskorzystanie z takiej okazji byłoby nieracjonalne. Przykład Neapolu może stać się podpowiedzią a nawet przestrogą, że przy ekstremalnej ilości samochodów i spadku wydolności sieci tramwajowej i autobusowej, inwestycje w linie metra i kolej aglomeracyjną wydają się jedynym racjonalnym i możliwym rozwiązaniem w publiczny transport zbiorowy.

Zobacz również


Przestrzeń

Metro rozdwoi się? Będą d...
Urbanowicz Witold 13 grudnia 201...


Komunikacja

Metro: 3000 m szyn w to...


Prawo & Finanse

Metrostav kończy budowę...
Metrostav 03 grudnia 2013

Facebook comments:

Dodaj komentarz...

Mateusz Marek · Uniwersytet Jagielloński
a w Warszawie o metrze "poważnie" myślano w latach 20 XX wieku...
Odpowiedz · Lubię to! · 14 godz. temu

Wtyczka społecznościowa Facebooka